

**8 Novembre****François CARON***La compagnie du chemin de fer du Nord*

Professeur d'Histoire économique et des technique à l'Université de Paris-Sorbonne, François Caron a consacré sa thèse de doctorat d'État à l'histoire de la Compagnie du Chemin de fer du Nord. Ému de se retrouver à Compiègne où il vécut pendant la dernière guerre, son père y étant inspecteur primaire, le conférencier définit la place de la Compagnie du Nord dans l'ensemble des autres compagnies : P.L.M., Paris-Orléans-Midi, Est, Ouest. Chaque réseau était autonome et différait dans ses pratiques: institutionnelles, commerciales, technologiques et même culturelles.

La Compagnie du Nord fut l'oeuvre du grand banquier James de Rothschild qui y pensa dès les années 1830 : en 1845 il crée un syndicat de banquiers qui obtient l'adjudication pour seulement 38 ans de la gestion d'une ligne Paris-Creil-Compiègne-Saint-Quentin, destinée à se relier à la Belgique. Dès avril 1846, cette durée fut encore ramenée à 25 ans, ce qui rendit les actionnaires furieux : c'est seulement après le coup d'État du 2 décembre 1851 qu'elle fut portée à 99 ans, multipliant par trois les profits des actionnaires. La gestion de cette compagnie était originale : pas de directeur général mais, à côté du Conseil d'administration, un comité de direction qui suit les affaires et dont le premier directeur, Jules Pottier, est un centralien, plus pragmatique que s'il venait des Ponts et Chaussées. La gestion commerciale est de qualité et va de pair avec les progrès techniques. On baisse les tarifs afin de concurrencer les canaux. Les voyageurs sont plutôt mal traités : l'inconfort des wagons est intentionnel. Les courses de Chantilly, apogée de la vie mondaine des Rothschild, entraînent la formation de trains spéciaux et les prouesses techniques. Les grands ingénieurs résident plutôt à Senlis. Le maillage du réseau est serré et la Compagnie est à la pointe de l'innovation. La gestion humaine est difficile : l'obéissance requise est quasi militaire et repose sur une stricte hiérarchie. La rémunération est au rendement, l'avancement personnel et le travail plus intensif que dans les autres compagnies. Les grèves de 1910 révèlent des abus. L'entreprise des Rothschild bénéficie d'une réputation d'efficacité et de modernité mais aussi de pingrerie. Raoul Dautry, aux vues plus larges, en fera, grâce à ses investissements, une compagnie modèle. Les premières gares ont été reconstruites. La gare du Nord, plus monumentale, paraît plus austère et moins fonctionnelle que celle de l'Est.

De nombreuses questions ont suivi ce magistral exposé : sur le tracé des lignes et les conflits qu'ils ont généré, sur les rapports du chemin de fer avec la diligence, les trains de plaisir et le tourisme ferroviai-

re. L'assistance, nombreuse, comprenant des membres de la Société d'Histoire moderne et contemporaine, invitée pour la circonstance, M. Michel Woimant et Mme, M. Bernard Roux, professeur au lycée Pierre d'Ailly et spécialiste des transports ferroviaires, des représentants d'une nouvelle association fondée à Margny : "Culture, histoire et patrimoine ferroviaire en Picardie".

## 6 Décembre

### Reinald CORBEAU

#### *Les enceintes de Compiègne du VIe au XVe siècle*

Reinald Corbeau a présenté l'Université de Picardie un mémoire de maîtrise sur les enceintes de Compiègne au Moyen Age, du VIe au XVe siècle, sous la direction du professeur Philippe Racinet.

Reprenant dans la première partie de son mémoire les conclusions tirées par Martine Petitjean des fouilles de la Place du Marché, le jeune historien, dans la seconde partie, étudie la muraille "capétienne" du XIe au XVe siècle, notamment à partir des registres de compte de la ville du début du XVe siècle (jusqu'à l'année 1432 exactement).

Compiègne est une "ville d'accession", c'est à dire créée *ex nihilo*, bâtie autour de deux pôles d'attraction : le château royal et l'abbaye. Une ville se définit essentiellement par ses murailles. Cette nouvelle enceinte est née de la volonté royale, celle de Louis VI le Gros puis de Louis VII le Jeune. Le décret de Philippe Auguste, en 1203, demandant la construction de 300 toises de nouveaux murs, soit le cinquième du total de 1.600 toises, ne serait que l'achèvement vers l'Oise de l'oeuvre de ses prédécesseurs. L'élévation de cette nouvelle enceinte coïnciderait avec celle du château du roi, sans doute au début du XIIe siècle. La chartre de 1153 distingue d'ailleurs les habitants de la ville close et ceux de l'extérieur. Pour cette oeuvre, le roi obtient l'appui de l'Église, puis de la bourgeoisie : l'acte de donation (1150) à Saint-Corneille de la Cour le Roi, en échange d'une partie de la Couture Charlemagne où passent les deux tiers de l'enceinte est significatif du concours des religieux. La bourgeoisie, d'abord réticente, s'identifie bientôt au rempart : le terme de "bonne ville" équivaut souvent à celui de "ville fortifiée". En cette fin du XIIe siècle, s'éteint le rôle des seigneurs de Pierrefonds à l'intérieur de la ville. La position stratégique de Compiègne, au nord du domaine royal et face à la féodalité, imposait ce système défensif.

A l'aide du plan de l'enceinte de Compiègne en 1430, dessiné par l'architecte Henri Bernard et publié par Alexandre Sorel, Reinald Corbeau décrit certaines des quarante-quatre tours, crépies à la chaux intérieurement et extérieurement, et les cinq puis neuf portes, ainsi que les